

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**



Attorney Docket #21336
App. Serial #10/617,748

THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

In re Application of

Marko ZIMMER et al. : Examiner Thai Ba Trieu

App. Ser. No. 10/617,748 : Art Unit 3748

Filed: July 14, 2003

For: CONFIGURATION OF AT LEAST TWO EXHAUST
GAS TURBOCHARGERS

COMMUNICATION

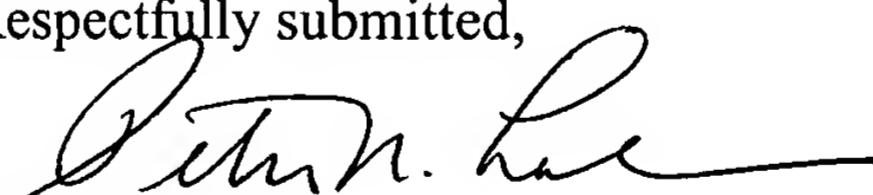
Honorable Commissioner of Patents
P.O. Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

Sir:

In continuation of the Applicants' claim of priority to German Application No. DE 102 32 738.6, Applicants submit herewith a certified copy of such priority application. A translation of this priority application has already been filed along with the original filing of this application.

It is requested that the file of this application be marked to indicate that the requirements of 35 USC §119 have been fulfilled and that the Patent and Trademark Office kindly acknowledge receipt of this document.

Respectfully submitted,


Peter N. Lalos
Reg. No. 19,789
STEVENS DAVIS MILLER & MOSHER, LLP
1615 L Street, N.W. Suite 850
Washington DC 20036
(202) 785-0100 Telephone

January 26, 2004

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 102 32 738.6

Anmeldetag: 19. Juli 2002

Anmelder/Inhaber: AUDI AG, Ingolstadt/DE

Bezeichnung: Anordnung zumindest zweier Abgasturbolader

IPC: F 02 B 37/007

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 16. Mai 2003
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, which appears to read "OM", is placed over the typed text of the signature.

Wallner

B e s c h r e i b u n g

Anordnung zumindest zweier Abgasturbolader

Die Erfindung betrifft eine Anordnung zumindest zweier Abgas-turbolader an einer Brennkraftmaschine, insbesondere in einem Kraftfahrzeug, gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruches 1.

Eine derartige Anordnung zeigt die DE 198 22 874 A1, bei der die beiden zu einer Baueinheit zusammengegossenen Turbinenge-häuse parallel zueinander angeordnet sind, so dass die Antriebs-wellen jeweils zwischen Ab gasturbine und Verdichter-Laufrad e-
benfalls parallel verlaufen. Die beiden Einströmkanäle der Abgas-turbinengehäuse sind zusammengeführt, wobei der eine Ein-strömkanal über ein integriertes Ventil so steuerbar ist, dass bei geringeren Abgasströmen zunächst nur der eine Abgasturbolader beaufschlagt wird, während der zweite Abgasturbolader bei höhe-
ren Abgasmassenströmen dazu geschaltet wird.

Ferner zeigt die DE 199 48 220 A1 eine weitere Anordnung zu-mindest zweier Abgasturbolader an einer Brennkraftmaschine, bei der zwar die Antriebswellen zwischen den Ab gasturbinen und den

Verdichter-Laufrädern eine gemeinsame Drehachse besitzen, deren Aufbau jedoch relativ kompliziert ist. Dabei sind in eher herkömmlicher Bauart zwei Abgasturbolader hintereinander geschaltet. Gemäß dem bekannten Vorschlag weist ein erster Abgasturbolader eine hohle Antriebswelle auf, durch die hindurch die Antriebswelle eines zweiten Abgasturboladers verläuft.

Aufgabe der Erfindung ist es, eine Anordnung der gattungsgemäß Art vorzuschlagen, die baulich günstig an eine Brennkraftmaschine anbaubar ist, die fertigungstechnische Vorteile bietet und die ein wirkungsvolles, schnell ansprechendes Turboladersystem darstellt.

Diese Aufgabe wird erfindungsgemäß mit den kennzeichnenden Merkmalen des Patentanspruches 1 gelöst. Vorteilhafte Weiterbildungen der Erfindung geben die weiteren Patentansprüche an.

Erfindungsgemäß wird vorgeschlagen, dass die Turbinengehäuse derart ausgerichtet sind, dass die Antriebswellen zumindest im wesentlichen in einer Flucht zueinander liegen und dass die Lagergehäuse beiderseits an die Turbinengehäuse anschließen. Bevorzugt können dabei die Turbinengehäuse zu einer Baueinheit zusammengegossen sein.

Daraus resultiert in vorteilhafter Weise ein baulich gedrängtes, robustes Turbinengehäuse – das durchaus auch mehrteilig hergestellt sein könnte – mit geringen Massen, wodurch sich beträchtliche Gewichtsvorteile und eine Verbesserung der Abgas-

emissionen der Abgasturbolader aufgrund geringerer Temperaturverluste ergeben.

Ferner ergibt sich insbesondere bei Reihen-Brennkraftmaschinen eine günstige Anordnung entlang der Längsperipherie der Brennkraftmaschine mit relativ freier Ausrichtung der an die entsprechenden Ein- und Ausströmkanäle des Abgases und der Verbrennungsluft angrenzenden Anschlussflansche. Die beiderseits angrenzenden Lagergehäuse und Verdichtergehäuse können ggf. als Gleichteile ausgeführt sein, die lediglich auf Umschlag an die Turbinengehäuse anmontiert werden.

Schließlich ergeben sich auch fertigungstechnische Vorteile wie verkürzte Werkzeugmaschinen-Richtzeiten und Bearbeitungszeiten, insbesondere wenn die besagten Antriebswellen zwischen den Abgasturbinen und den Verdichter-Laufrädern exakt in einer Flucht liegen.

Ferner wird vorgeschlagen, bei der Anordnung und Anbindung der Einströmkanäle der Abgasturbolader und insbesondere bei einer Vierzylinder-Reihenbrennkraftmaschine nach dem Stoßladeprinzip zu verfahren, indem bei getrennten Abgasanschlüssen jeweils bestimmte Zylinder der Brennkraftmaschine auf den einen und den anderen der Abgasturbolader geschaltet sind. Dies ermöglicht ein nahezu optimales Ansprechen der Abgasturbolader schon bei niedrigen Drehzahlen und Lasten der Brennkraftmaschine.

Die Regelung des Ladedruckes kann dabei je nach gewähltem baulichem Aufwand getrennt über zwei Bypassventile oder einheitlich über ein Bypassventil bewerkstelligt werden. Eine gemeinsame Ladedruckregelung ist unter Berücksichtigung des baulichen Aufwandes zu bevorzugen, während eine getrennte Ladedruckregelung individuellere Eingriffe in die Motorsteuerung unter Berücksichtigung von Leistungs- und Abgasreinigungskriterien eröffnet.

Baulich besonders vorteilhaft können die Bypassleitungen und die Bypassventile unmittelbar in die Turbinengehäuse integriert sein.

Zwei Ausführungsbeispiele der Erfindung sind im Folgenden anhand der beiliegenden Zeichnung und mit weiteren Einzelheiten näher beschrieben.

Es zeigen:

Fig. 1 in schematischer Darstellung eine Anordnung zweier Abgasturbolader mit einheitlichem Turbinengehäuse für eine Vierzylinder-Brennkraftmaschine in einem teilweisen Längsschnitt; und

Fig. 2 das einheitliche Turbinengehäuse für eine modifizierte Anordnung gemäß Fig. 1 mit in das Turbinengehäuse integrierte Bypassleitungen und einem Bypassventil.

In der Fig. 1 ist mit 10 eine Anordnung bezeichnet, die sich im wesentlichen zusammensetzt aus einem ersten Abgasturbolader

12 und einem zweiten Abgasturbolader 14, die sich jeweils aus einer Abgasturbine 16, 18, einem Verdichter 20, 22 und jeweils einem dazwischen befindlichem Lagergehäuse 24 zusammensetzen. Die Abgasturbolader 12, 14 sind sowohl baulich als auch hinsichtlich ihrer thermodynamischen Auslegung im wesentlichen gleich ausgeführt.

Die beiden Abgasturbolader 12, 14 sind über die Baueinheit aus dem ersten Turbinengehäuse 16a und dem zweiten Turbinengehäuse 18a miteinander verbunden, wobei diese Turbinengehäuse entsprechend zusammengegossen sind.

In den Turbinengehäusen 16a, 18a sind in bekannter Weise je ein radialer Einströmkanal 16b, 18b und ein gemeinsamer Abströmkanal 26 ausgebildet, die soweit nicht dargestellt in der bei Abgasturboladern üblichen Konfiguration gestaltet sind.

An die besagten Kanäle 16b, 18b, 26 schließt jeweils in bekannter Weise ein Anschlussflansch 16c, 18c, 26c für den Anschluss eines Abgaskrümmers (Linien 28a, 28b) zur abgasseitigen Verbindung mit den Zylindern I bis IV der nicht dargestellten Vierzylinder-Reihenbrennkraftmaschine und mit dem nicht dargestellten, in die Atmosphäre mündendem Abgasleitungssystem der Brennkraftmaschine an. Dabei sind über die Einzelleitungen 28a und 28b getrennt voneinander die Zylinder I und IV sowie die Zylinder II und III zusammengeschaltet und beaufschlagen entweder die Abgasturbine 16 oder 18. Der Zündabstand der strömungstechnisch zusammengefassten Zylinder beträgt dabei jeweils 360

Kurbelwellen-Grade. Die jeweiligen Einzelleitungen 28a, 28b des Abgaskrümmers könnten auch unmittelbar an die entsprechenden Turbinengehäuse 16a, 18a angegossen sein.

Die Anordnung ist grundsätzlich ab Zylindern, d.h. insbesondere auch bei 6 oder mehr Zylindern möglich und soll entsprechend von der Anmeldung umfasst sein.

Angrenzend an die Abgasturbinen 16, 18 sind einander entgegengesetzt jeweils das Lagergehäuse 24 und das Verdichtergehäuse 20a bzw. 22a der Verdichter 20, 22 angeordnet. Die benannten Gehäuse können separat oder aber auch als zwei Baueinheiten mit jeweils einem Lagergehäuse 24 und einem Verdichtergehäuse 20a bzw. 22a ausgeführt sein.

In dem Lagergehäuse 24 ist jeweils eine Antriebswelle 30 drehbar gelagert, die einerseits die in die Turbinengehäuse 16a, 18a einragenden Abgasturbinen 16d, 18d und die in die Verdichtergehäuse 20a, 22a einragenden Verdichter-Laufräder 20c, 22c trägt. Die Antriebswellen 30 liegen wie ersichtlich in einer Flucht (gemeinsame Drehmittelachse 32). Die verdichterseitigen Ein- und Ausströmkanäle in den Verdichtergehäusen 20a, 22a sind in bekannter Weise ausgeführt und deshalb nicht näher dargestellt.

Wie in der Fig. 1 schematisch dargestellt, sind beide Abgasturbinen 16, 18 mit je einem waste gate bestehend aus einer Bypassleitung 34, 36 (nur gestrichelt angedeutet) und einem Bypassventil 38, 40 versehen, mittels denen Abgas aus den Einströmkanä-

len 16 b, 18b an den Abgasturbinen 16d, 18d vorbei in den Ausströmkanal 26 ableitbar ist. Damit kann in bekannter Weise der Ladedruck der Brennkraftmaschine in den nicht dargestellten Verbrennungsluftleitungen stromauf der Verdichter 20, 22 geregelt werden.

Die Bypassleitungen 34, 36 sowie ggf. die Bypassventile 38, 40 können unmittelbar als Kanäle in die Turbinengehäuse 16a, 18a integriert sein.

In der Fig. 2 ist eine weitere Ausführungsform beschrieben, wobei die nicht dargestellten Bauteile identisch den in der Fig. 1 beschriebenen sein können. Gleiche Teile sind mit gleichen Bezugssymbolen versehen.

Gemäß Fig. 2 sind in das baueinheitliche Turbinengehäuse 56a, 58a der Abgasturbinen 56, 58 abzweigend von den Einströmkanälen 56b, 58b Bypasskanäle 56c, 58c integriert. Die Bypasskanäle 56c, 58c sind im Bereich eines ebenfalls integrierten Bypassventiles 60 etwa mittig des Ausströmkanals 26 zusammengeführt und münden in eine Öffnung 62 des gemeinsamen Ausströmkanals 26, die durch eine bewegliche Klappe 64 des Bypassventiles 60 auf und zu steuerbar ist. Das Bypassventil 60 kann im übrigen bekannter Bauart sein.

Dementsprechend kann über das gemeinsame Bypassventil 60 und die Bypassleitungen 56c, 58 c Abgas in bekannter Weise zur Regelung des Ladedruckes der Brennkraftmaschine an den Ab-

gasturbinen 16d, 18d vorbeigeleitet bzw. in das nachgeschaltete Abgasleitungssystem abgeleitet werden.

A n s p r ü c h e

Anordnung zumindest zweier Abgasturbolader

1. Anordnung zumindest zweier Abgasturbolader an einer Brennkraftmaschine mit mehreren Zylindern, insbesondere in einem Kraftfahrzeug, bei der die zwei Turbinengehäuse an das Abgassystem der Brennkraftmaschine angeschlossen und einander unmittelbar benachbart sind und die jeweils eine Turbine mittels einer Antriebswelle mit je einem Verdichter verbunden ist, wobei die Antriebswellen in entsprechenden Lagergehäusen drehbar gelagert sind, dadurch gekennzeichnet, dass die Turbinengehäuse (16a, 18a) derart ausgerichtet sind, dass die Antriebswellen (30) zumindest im wesentlichen in einer Flucht (32) zueinander liegen und dass die Lagergehäuse (24) beiderseits an die Turbinengehäuse (16a, 18a) anschließen.
2. Anordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Turbinengehäuse (16a, 18a) zu einer Baueinheit zusammengegossen sind.

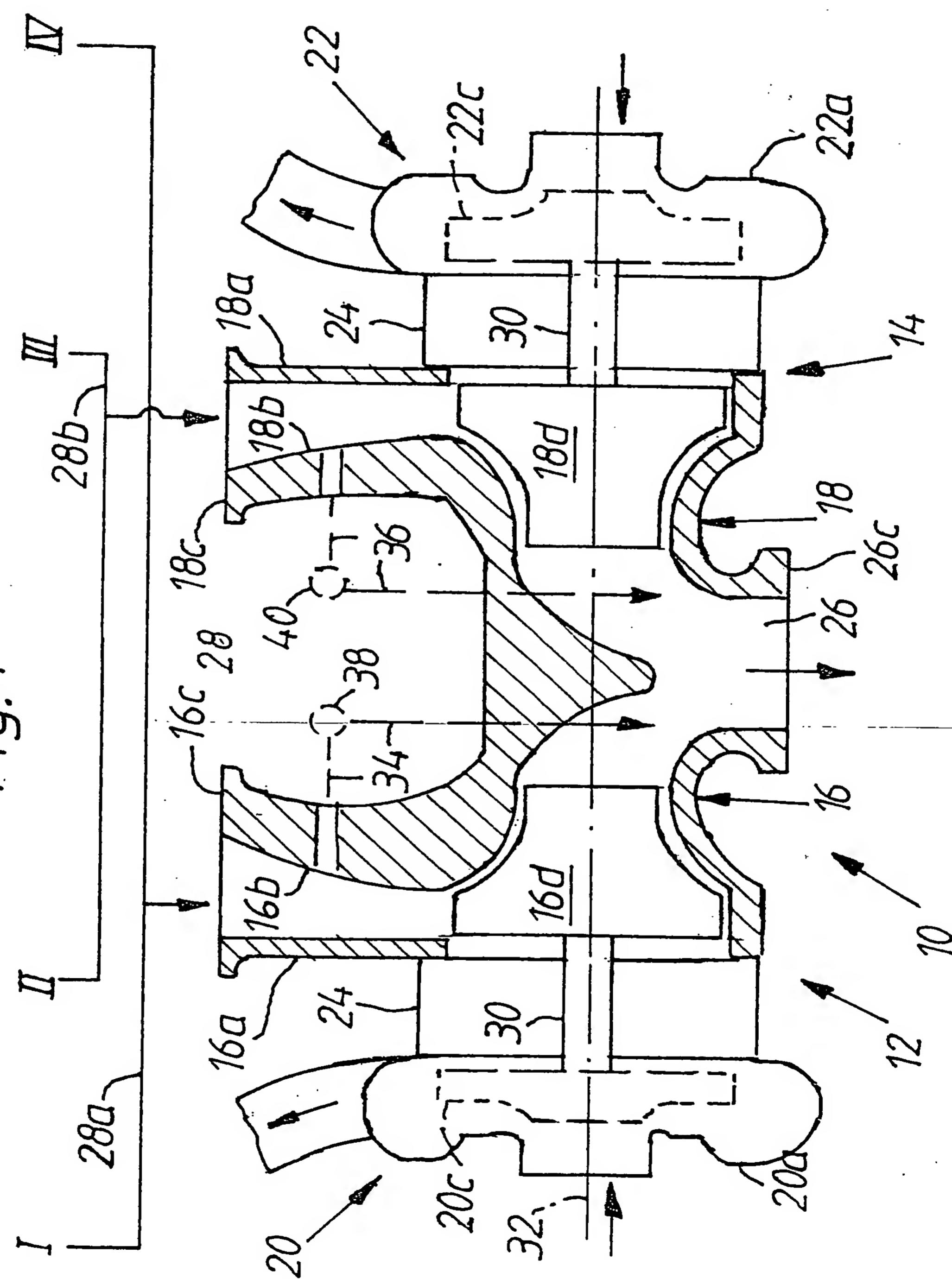
3. Anordnung nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Einströmkanäle (16b, 18b) der Turbinengehäuse (16a, 18a) über voneinander getrennte Abgasleitungen (28a, 28b) mit bestimmten Zylindern der Brennkraftmaschine verbunden sind.
4. Anordnung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass bei einer Vierzylinder-Reihen-Brennkraftmaschine der eine Einströmkanal (16b) mit zwei Zylindern (I und IV) und der andere Einströmkanal (18b) mit den anderen zwei Zylindern (II und III) verbunden ist, wobei der Zündabstand zwischen den jeweils abgasseitig zusammengeschalteten Zylindern jeweils 360 Grad (Kurbelwelle) beträgt.
5. Anordnung nach einem oder mehreren der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass die Turbinengehäuse (16a, 18a) einen einheitlichen Abströmkanal (26) für das Abgas zu einer stromab liegenden Abgasleitung aufweisen.
6. Anordnung nach einem oder mehreren der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass beide Abgasturbolader (12, 14) mit je einer getrennt voneinander ausgeführten Bypassleitung (34, 36) versehen sind, die über je ein Bypassventil (38, 40) gesteuert voneinander getrennte Ladedruckregelungen ermöglichen.
7. Anordnung nach einem oder mehreren der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass beide Abgasturbolader

(12, 14) mit je einer Bypassleitung (56c, 58c) versehen sind, die im Bereich eines einzigen Bypassventiles (60) zusammengeführt eine einheitliche Ladedruckregelung ermöglichen.

8. Anordnung nach Anspruch 6 oder 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Bypassleitungen (56c, 58c) in die Turbinengehäuse (56a, 58a) integriert sind.

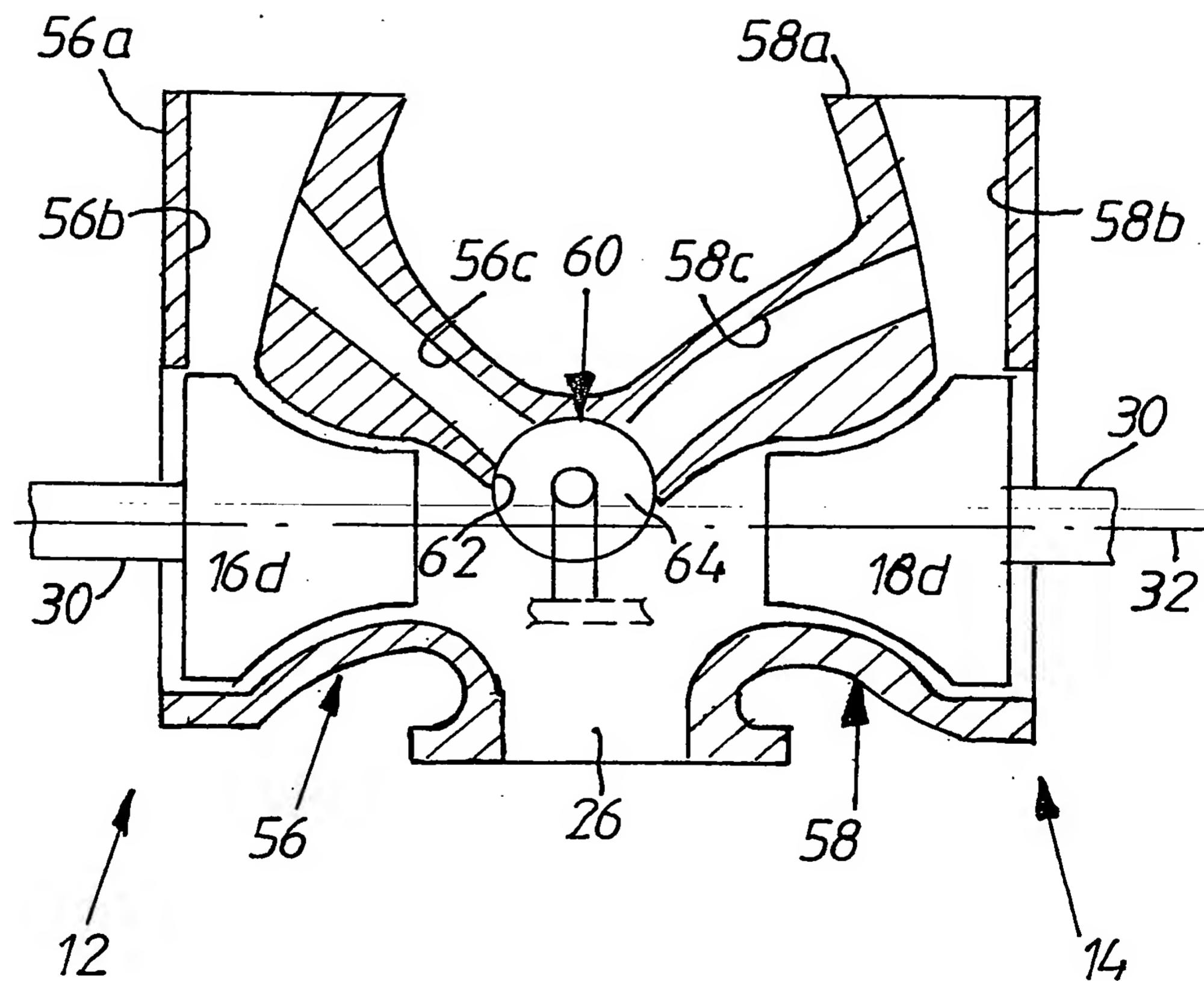
9. Anordnung nach einem oder mehreren der Ansprüche 6 bis 8, dadurch gekennzeichnet, dass die in die Turbinengehäuse (56a, 58a) integrierten Bypassleitungen (56c, 58c) von den Einströmkanälen (56b, 58b) abzweigen und etwa mittig zwischen den beiden Turbinengehäusen (56a, 58a) zusammengeführt sind und dass das Bypassventil (60) mit seiner Ventilöffnung (62) in den Abströmkanal (26) stromab der Abgasturbinen (16c, 18c) mündet.

Fig. 1



2/2

Fig. 2



Z u s a m m e n f a s s u n g

Anordnung zumindest zweier Abgasturbolader

Die vorliegende Erfindung betrifft die Anordnung zumindest zweier Abgasturbolader an einer Brennkraftmaschine mit mehreren Zylindern, insbesondere in einem Kraftfahrzeug, bei der die zwei Turbinengehäuse an das Abgassystem der Brennkraftmaschine angeschlossen und einander unmittelbar benachbart sind und die jeweils eine Turbine mittels einer Antriebswelle mit je einem Verdichter verbunden ist, wobei die Antriebswellen in entsprechenden Lagergehäusen drehbar gelagert sind. Zur Bereitstellung einer baulich und fertigungstechnisch günstigen Konstruktion wird vorgeschlagen, dass die Turbinengehäuse derart ausgerichtet sind, dass die Antriebswellen zumindest im wesentlichen in einer Flucht zueinander liegen und dass die Lagergehäuse beiderseits an die Turbinengehäuse anschließen.

Fig. 1

